الملاحة والتجارة بين الشرق والغرب في القديم

أهمية البحر الأحمر

الدكتور: العربي عقون
قسم التاريخ والآثار
جامعة منتوري - قسنطينة

كان البحر الأحمر جسر عبور بين المحيط الهندي[1]- أي بين سواحل افريقيا الشرقية وآسيا الجنوبية إلى ما نسمّيه اليوم الشرق الأقصى- من جهة والبحر المتوسّط من جهة أخرى، ولتتبّع الأسفار الاستكشافية الأولى في البحر الأحمر ثمّ الرحلات التجارية التي أعقبت ذلك، ينبغي أن نعود إلى فترة ما قبل الأسرات من التاريخ المصري أي ما قبل 3500 ق.م. مع أنّ المؤشّرات التاريخية في هذا الموضوع قليلة[2].

كان الكريتيون من جهتهم قد أقاموا علاقات بحرية مع مصر منذ الألف الرابعة ق.م[3] ويبدو أنهم كانوا قد أبحروا في البحر الأحمر وأنهم وصلوا – احتمالا- إلى سقطرة (Socotora) في عهد المملكة المينورية[4] وإلى حدود حضرموت في اليمن[5] ويكونون قد عادوا من رحلتهم نحو مصر عن طريق النيل وهو ما يحاول البعض من ذوي النزعة الأوروبية إثباته[6] مثل السير أرثر إيفانس (A. Evans) وآخرين عبر الحفريات التي أجروها في كنوس (Cnosse) وفي مختلف المواقع الكريتية التي تعود إلى حوالي الألف الثالثة ق.م، فقد حاول هؤلاء إقامة الدليل على وجود علاقة قوية ما بين الكريتيين ووادي النيل ودعّموا طروحاتهم في هذا السياق بوفرة الفخار الكريتي في المقابر البئرية (Hypogées) المصرية التي تعود إلى الفترة ما بين الأسرة XIII إلى الأسرة XVIII[7].

كان السومريون من جهتهم انطلاقا من ميناء إريدو (Eridou) القريب من البصرة الحالية، قد وصلوا بسفنهم إلى ساحل عمان وحضرموت، واحتمالا

يكونون قد وصلوا جزيرة سقطرة ولكن الحميّريون كانوا يعتبرون إبحار الأجانب في تلك الجهات خطرا على مصالحهم فكانوا يصدّون أيّ رحلة بحرية تتوغل نحو بحر عُمان باتجاه الهند، وكان أولئك الحميريون قد عرفوا حركة الرياح الموسمية واحتكروا التجارة ما بين الهند وساحل أفريقيا الشرقية إلى جهات سوفالا (Sofala) وكانت رحلاتهم طويلة تتبع الخطّ التالي: البحر الأحمر – عُمان – ساحل مالابار – سوفالا – البحر الأحمر، وكانت الرحلة الكاملة ذهابا وإيابا تستغرق قرابة الثلاث سنوات لأنها تسير بهبوب الرياح الموسمية[8].

01- الملاحة المصرية: ظلّت الملاحة المصرية ملاحة نهرية لفترة طويلة، فوادي النيل يمدّ مصر بكلّ ما تحتاجه، وبين النيل والبحر الأحمر صحراء قاحلة لا عمران فيها ولا زرع، غير أنّ ضروريات الطقوس الدينية دفعت بالمصريين إلى تحدّي تلك الصحراء واقتحام البحر الأحمر والإبحار باتجاه اليمن وسواحل القرن الأفريقي وما وراءها إلى الهند.

كانت معابد مصر على الخصوص في حاجة دائمة إلى مختلف أنواع البخور، وكان مصدر تلك المادّة الثمينة البلاد التي يسمّيها الفراعنة: البونت (Pount) (سواحل الصومال على الخصوص) وقد كانت تلك المادّة في البدايات تُنقل برّا إلى مصر ممّا جعلها تحت سيطرة الوسطاء الذين يرفعون أسعارها متى شاءوا، إلى أن قرّر الفراعنة الاستغناء عنهم وتحرير تجارة البخور، وذلك بإنشاء أسطول يمارس نشاطه في البحر الأحمر إلى المحيط الهندي.

عثر على نصّ يعود إلى هينو (Hénou) وزير الفرعون أمنحوتب (Menhotep) حوالي 2000 ق.م.) دوّن فيه مختلف الأعمال التي أسداها للدولة وممّا جاء فيه: «... لقد أرسلني سيّدي للقيام بحملة نحو بلاد البونت على مركب لأنقل له المرّ الطازج (Myrrhe fraîche). غادرت النيل على رأس حملة مكوّنة من 3000 جندي عليّ أن أوفّر لكلّ واحد منهم يوميا جرّتين مملوءتين ماء، 20 رغيفا

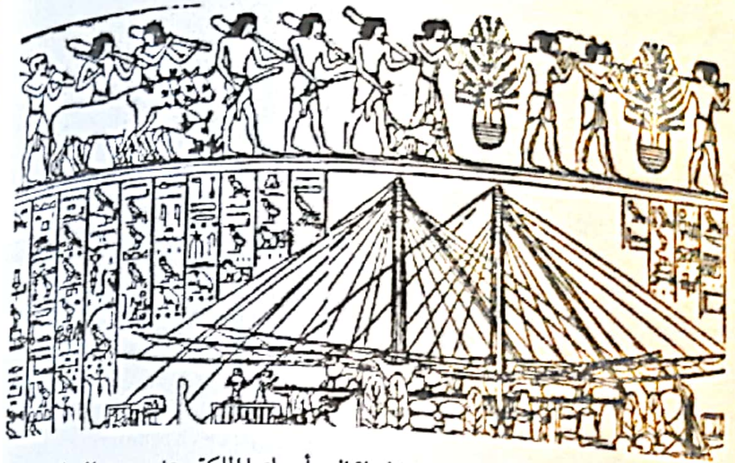
حفرت 12 بئرا. وصلت البحر الأحمر وصنعت المركب وانطلقت به»[9].

ابنُ هينو كفاءة عالية في المهمّة التي أوكلت إليه ووفّر ما يكفي جيشه لقطع الصحراء التي تفصل بين النيل والبحر الأحمر، وبعد أن أدّى مهمّته بنجاح وفي تاريخ لا نعرفه بدقّة قام الفرعون سنوسرت (Senusret) حوالي القرن XXق.م. بعمل فريد وهو حفر قنال يصل ما بين النيل والبحر الأحمر وهو العمل الذي أدمج الملاحة النهرية في الملاحة البحرية وأصبح في الإمكان الإبحار من البحر المتوسّط إلى البحر الأحمر ومنه إلى خليج عدن والمحيط الهندي عبر هذا القنال والتخلّص نهائيا من القوافل التي تحتاج إلى جهد ووقت كبيرين ممّا وثّق عرى العلاقة بين مصر وبلاد البونت وما وراءها.

كان البخور والمرّ (Myrrhe) سلعة باهظة الثمن ومرغوب فيها كثيرا وكان التجّار اليمنيون (الحميّريون) يحتكرون تجارتها[10].

وقد استحقّت الملكة حتشبسوت [القرن XVIق.م.] (Hatchepsout) التقدير الكبير لأنها أعادت إلى مصر الطريق التجارية – من مصر إلى الهند – التي تؤمّن حصولها على تلك الموادّ الهامّة بأسعار مناسبة وذلك بكسر الاحتكار اليمني[11].

كانت عملية إعادة فتح الطريق البحرية بين مصر والهند وتأمين رحلات بحرية به من أهمّ أعمال الملكة حتشبسوت التي خلّدتها الوثائق الأثرية[12] (انظر أدناه الشكل 1)، فقد أعاد الحماس الذي أبدته تلك الملكة فتح الطريق نحو بلاد البخور فكانت السفن المصرية تخرج كلّ سنة على عهد الأسرة XVIII لترسو في موانئ بلاد البونت (Pount) وتواصل سيرها نحو اليمن وحضرموت إلى الهند وتعود محمّلة بتلك المادّة الثمينة وسيستمرّ ذلك على عهد الأسرات XIX وXX (1346 ق.م وما بعدها) وهي الرحلات التي سجّلت فيها البحرية الفرعونية أقصى مسافة بلغتها الاستكشافات المصرية.



الشكل (1) مشهد من معبد دير البحري يروي الحملة التي أرسلتها الملكة حتشبسوت إلى بلاد البونت

2. علاقة الملاحين الفينيقية والاغريقية بمصر

ظهر الفينيقيون على مسرح الملاحة في البحر الأحمر بدءاً من القرن العاشر وكانت رحلاتهم تحت إشراف فراعنة مصر، فقد انطلق هؤلاء نحو المجهول ووصلوا الخليج لفارسي والساحل الشرقي لأفريقيا وفي سفر الملوك (Livre des Rois) إشارة إلى أنّ سليمان بنى أسطولا بالقرب من ميناء إيلات (Eilath) على خليج العقبة وجهّزه بربابنة وبحّارة فينيقيين وأرسله إلى بلاد أوفير (Ophir) الأسطورية حيث جلب في رحلة واحدة 400 تالنت (Talentes)[13] من الذهب .

ومن هنا يمكن القول بأنّ الفينيقيين يكونون قد أبحروا في البحر الأحمر وطافوا حول شبه الجزيرة العربية ووصلوا الخليج الفارسي[14] ومن جهتهم كان الهنود في نفس تلك الفترة قد أبحروا باتجاه الغرب ووصلوا الساحل الشرقي لأفريقيا انطلاقا من ساحل الهند الشمالي الغربي خاصة وأنّهم تعرّفوا إلى خصوصيات الرياح الموسمية أوقات هبوبها وتغيّر ذلك الهبوب[15] منذ عهد الفرعون

بسامتيك الأول[16] (Psammétik) 663-609 ق.م. ثمّ نيخاو (Néchao) 610- 594 ق.م. حلّ الإغريق[17] والفينيقيون في السواحل المصرية وأنشأوا محطّات بها ثمّ توغّلوا في وادي النيل ووضعوا خبراتهم تحت تصرّف فراعنة مصر ولكن الإبحار في البحر الأحمر لم يُسمَح به إلاّ للفينيقيين، ففي عهد نيخاو تمّت الرحلة البحرية الكبرى التي دارت حول أفريقيا حسب نصّ هيرودوت وهي الرحلة التي أثارت جدلا كبيرا بين المؤرّخين والمهتمّين[18].

يروي هيرودوت وقائع الرحلة البحرية التي قادها ربابنة وبحّارة فينيقيون مهرة ما بين حوالي 600 إلى 595 ق.م. بأمر من الفرعون نيخاو،

وإذا صدّقنا هيرودوت فإنّ أولئك البحّارة انطلقوا من خليج السويس وطافوا حول أفريقيا وعادوا عن طريق مضيق أعمدة هرقل إلى مصر وهاهو أدناه ما جاء في هيرودوت: «يحيط البحر بليبيا (أفريقيا) من كلّ جهة ما عدا القسم الملتصق بآسيا وأول من برهن على ذلك هو الملك المصري نيخاو، فبعد أن أنهى حفر قنال يصل النيل بالخليج العربي (البحر الأحمر) أرسل أسطولا يقوده ربابنة وبحّارة فينيقيون في مهمّة للطواف حول أفريقيا بحيث تكون عودتهم إلى مصر عن طريق أعمدة هرقل والبحر الشمالي (البحر المتوسّط)، فانطلق الفينيقيون من «البحر الأحمر» (خليج السويس) وأبحروا في اتجاه البحر الجنوبي (بحر العرب والمحيط الهندي)، وكانوا كلّما دخل فصل الخريف يقومون بسحب مراكبهم نحو الشاطئ، (ثمّ ينزلون إلى البرّ) ويزرعون هناك ويقيمون بانتظار فصل الحصاد وعندما يحلّ يجمعون المحصول ويصلحون مراكبهم ثمّ يواصلون رحلتهم حتّى وصلوا أعمدة هرقل، وفي السنة الرابعة عادوا إلى مصر ورووا الوقائع التي شاهدوها وهي وقائع صدّقها البعض ولكنْ أنا (هيرودوت) لا أصدّقها، حيث ذكروا

بأنهم عندما طافوا حول ليبيا (أفريقيا) كانت الشمس على يمينهم وأنّهم بهذه الرحلة اكتشفوا ليبيا بالكامل»[19]. لقد أثار هذا النصّ جدلا كبيرا، فمؤرّخ مستكشف مثل بوليب (Polybe) وفيلسوف مثل بوسيدونيوس (Posidonius) ظلاّ مرتابين في هذه الرواية الهيرودوتية لأنّ هيرودوت ذاته أشار بأنّه لا يصدّقها، أمّا مؤرّخو العصر الحديث فقد انقسموا بين مؤيّد ومعارض وإذا كان بوغانفيل (Bougainville) قد أبدى تردّده في اعتبارها حقيقة تاريخية فإنّ رانال (Rannell) وويلر (Weeler) وخاصّة مولر(Müller) من أكبر المتحمّسين لها، وقد حاول ويلر تركيب الرواية الهيرودوتية على جغرافية أفريقيا بافتراض انطلاق الرحلة في شهر مايو لتتمّ الاستعانة بالرياح الشمالية التي تهبّ على البحر الأحمر من مايو إلى سبتمبر بحيث يكون الوصول إلى غاردافوي (Gardafui) في شهر أكتوبر وهو الشهر الذي يحدث فيه انقلاب الرياح الموسمية إلى شمالية شرقية وبذلك يستفيد أسطول الرحلة من تلك الرياح في الإبحار قبالة ساحل افريقيا الشرقي بمساعدة تيار الموزمبيق السريع فيكون الوصول إلى الشاطئ الذي بنيت فيه مدينة الكيب طاون الحالية (Cap Town) في شهر أبريل من السنة الموالية، وتتواصل الرحلة لتصل في شهر جويلية الموالي شمالي خط الإستواء (أنظر الخريطة رقم 2) دون إغفال التوقُّف المتكرّر، وفي مارس من السنة الثانية تصل الرحلة إلى السنغال وتكون العودة إلى مصر في السنة الثالثة، غير أنّ انعدام أيّ أثر أركيولوجي (كتابات، نقوش ...) يقلّل من مصداقية هذا الافتراض، وإذا كان البعض يعزو ذلك إلى حرص الفينيقين دائما في أسفارهم على التكتّم الشديد، وهو السبب الذي عمّق غموض هذه الرحلة، فإنّ ذلك لا يفيد الرواية الهيرودوتية في شيء[20].

لم يتمكّن الأغارقة من الدخول إلى البحر الأحمر إلاّ في عهد داريوس ملك الفرس (521-486 ق.م.) في حين كان العبرانيون وكذا الفينيقيون منذ القرن العاشر ق.م. قد ابحروا نحو البلد الأسطوري أوفير، أمّا أغارقة الإلياذة فلم يتجاوزوا البحر المتوسّط إلى غيره من البحار، وقد ظلّ اليمنيون يقفون سدّا منيعا في وجه بحّارة الشمال، وظلّت مصر بلدا مغلّقا حتّى منتصف القرن السابع، وما كانت المحطّات الإغريقية القائمة على الضفّة الغربية لفرع الإسكندرية لتغامر بالإبحار في البحر الأحمر. ننتظر فتح قمبيز ابن قورش (Cambyse fils de Cyrus) لمصر في 255 ق.م. لكي تبدأ أوّل رحلات الإغريق في البحر الأحمر باتجاه المحيط الهندي، فبعد رحلة سكولاكس (Scylax) من الهند إلى السويس سمح الفرس للبحارة الإغريق بالتمركز في القصير (Kosseir) فغامر هؤلاء بالإبحار نحو اليمن[21] وكانوا إلى ذلك الحين لا يعرفون شيئا عن سواحل أفريقيا الشرقية والخليج الفارسي ونادرا ما جاوزت بحريتهم مضيق باب المندب حيث كان ما يشاع عن خطورة الإبحار فيه كافيا لكبح جماح روح المغامرة لدى الإغريق[22].

03. الملاحة في البحر الأحمر على عهد البطالمة:

أصبح البحر الأحمر مفتوحا أمام البحرية الإغريقية في العهد البطلمي فقد كان بطليموس سوتر الأول (Ptolémée Soter I.) أول البطالمة ضابطا رافق الإسكندر الأكبر في حملته على الهند حيث اطّلع على الفوائد التي يمكن أن تجنى من التجارة مع الهند وعند مباشرته السلطة بمصر انشأ أسطولا كبيرا وكلّف الأميرال فيلون (Philon) بقيادته[23] للقيام برحلات نحو الهند لهذا الغرض وخاصّة جلب الأفيال التي يستفاد منها في العمليات الحربية.

اهتمّ بطليموس الثاني (285-246 ق.م) أيضا بالملاحة في البحر الأحمر، وفي عهده ازدهرت البحرية المصرية فقد

اجتازت سفنها مضيق باب المندب وأعيد فتح قناة نيخاو الذي ردمته الرمال، وانتظم التبادل مع الساحل الصومالي وفُتحت موانئ على ساحل البحر الأحمر الغربي وتمّ ربطها بطرق برّية تصلها بالنيل وأقيمت محطّات لاصطياد الأفيال الأفريقية، كما أرسل بطليموس الثاني الفيلسوفين بيتاغور وأرسطو لاستكشاف سواحل الحجاز، ووصل موفَدوه إلى غاردافوي وقد أقام هؤلاء على امتداد الساحل الغربي للبحر الأحمر وساحل الصومال أعمدة وهياكل كعلامات على أقصى النقاط التي بلغوها[24].

نظّم بطليموس الثالث رحلات صيد في الصومال كما أقام مواقع ثابتة لتوسيع التبادل التجاري في تلك الجهات[25] غير أنّ خلفاءه أهملوا الملاحة في البحر الأحمر وعادت القوّة اليمنية من جديد إلى التحكّم في مضيق عدن واحتكار طريق الهند، وما عاد أغارقة مصر يستطيعون عبور باب المندب وعلى امتداد تلك الفترة سجّل التاريخ رحلتين فقط من مصر إلى الهند في عهد بطليموس التاسع كانت الأولى بقيادة أودوكس (Eudoxe de cysique) والثانية بقيادة إفرجيت الثاني (Evergete II) سنة 146 ق.م. وقد نجحتا في الوصول إلى الهند والعودة بكمّيات كبيرة من السلع النفيسة كالبخور والأحجار الكريمة[26].

خلال القرن الثاني ق.م. رغم انحطاط البطالمة والمصاعب التي واجهت المملكة المصرية انصرفت الملاحة المصرية إلى الاهتمام بالبحر المتوسّط وأدرك الرومان وكانوا قوّة ناشئة أهمّية مصر كوسيط بين الشرق والغرب بحيث كان تجّارة مصر يستلمون سلع الهند من تجّار اليمن ويسوّقونها في روما ذاتها، وخلال القرن الأول ق.م. ومع تدهور البطالمة انهارت مملكتهم في مصر التي أصبحت سنة 31 ق.م. مقاطعة رومانية وهنا سيبدأ فصل جديد من تاريخ الملاحة في البحر الأحمر[27].

04. الملاحة في البحر الأحمر خلال العهد الروماني:

أصبحت سواحل البحر الأحمر بفضل الرحلات الفينيقية الباكرة ثم الرحلات الإغريقية، معروفة وموصوفة جيّدا، وكانت المعلومات الملاحية متوفرة وتسمح بالإبحار من مصر إلى باب المندب ومنه إلى سقطرة ثمّ الهند حيث أسّست على امتداد الطريق البحرية أساكل للراحة والتزوّد بالمؤن (انظر الخريطة أدناه الشكل1). وعندما احتلّ الرومان مصر وسوريا امتدّ سلطانهم إلى الفرات وإلى حدود شبه الجزيرة العربية وأصبحت روما عاصمة العالم المتمدّن وارتبطت شبه الجزيرة الإيطالية بخطوط ملاحية في جميع الاتجاهات ويهمّنا هنا الملاحة باتجاه مصر والبحر الأحمر وكان الثراء الذي حقّقته الإمبراطورية في عهدها الأول سببا في التهافت على سلع الشرق النفيسة نشطت الملاحة في البحر الأحمر من جديد وكانت رحلات البطالمة قد تركت بعض التقاليد العلمية التي استفاد منها الرومان منذ أوغسطس Auguste, octave) أول الأباطرة (63-14 ق.م).

يخبرنا سترابون بأنّه في عهد أغسطس انطلق أسطول من 120 سفينة من ميناء ميوس هورموس (Myos Hormos) باتجاه الهند التي نجح في الوصول إليها[28]، وبعد ذلك تبادلت روما سفارات ومبعوثين مع الهند ووصلت سلع بلاد العرب وأفريقيا والهند إلى روما ومدن الإمبراطورية في البحر المتوسّط عموما مثل البهارات والعطور والصمغ والجواهر والعاج والخشب والأحجار الكريمة[29].

لقد أصبحت الطريق إلى عُمان والهند هي طريق البخور والسلع النادرة وتضاعفت الرحلات ذهابا وإيابا وأصبحت الطريق البحرية إلى الهند أكثر أمانا من الطرق البرّية، والحال أنّ الرحلات أصبحت أطول من السويس إلى الهند مرورا بحضرموت، وكان لا بدّ من دفع إتاوات باهظة للسبئيين في مخا

(Moukha) ثمّ لزعماء القبائل الحِمْيَرية في حضرموت ثمّ للفرس في مضيق هرمز وهؤلاء يقتطعون زيادة على الإتاوة عشر السلعة أيضا، وكانت هذه الضرائب وموقف اليمنيين الذين يريدون فرض إرادتهم على الملاحة في بحر عمان وخليج عدن سببا في قرار الإمبراطور أغسطس بطلب من التجار المصريين إرسال حملة لإخضاع المملكة السبئية للسلطة الرومانية .

أصدر الإمبراطور أغسطس أمرا إلى بروقنصل مصر أيليوس غالوس (Aelius gallus) سنة 24 ق.م. للقيام بحملة إخضاع اليمن فجنّد عشرة آلاف من الرومان واستعان بألف من أنباط بترا يقودهم سيلاكوس (Syllacus) بروكوراتور ناباطيا (Nabathia) المكلّف أيضا بإرشاد الحملة، والتحق الجميع بلوكو- كوم (Leuco-come) [30] حيث كان الجيش الروماني يعسكر منذ قرابة السنة ومن هناك أراد أيليوس غالوس غزو اليمن برّا، ونفّذ إرادته متّبعا الطريق الصحراوية شرقي سلسلة الحجاز، وبعد ثمانين يوما من السير وصل إلى نجران، جنوب شرقي العسير، وهي منطقة غنية، فتزوّد منها بالمياه والمؤن، ثمّ واصل زحفه نحو الجنوب فاصطدم بقوّة محلّية هامّة، قبل وصوله إلى بيرسابا (Birsaba) (150 كلم شمال شرقي صنعاء) وهناك تصدّى اليمنيون للحملة الرومانية ببسالة، ومع أنّ الرومان كانوا يعرفون بأنّهم في بلاد البخور وأنّ كسب المعركة يعني امتلاك هذه التجارة الهامّة إلاّ أنّ صعوبة البيئة (صحارى جبلية صخرية ومناخ صعب) التي لم يألفوها، فضلا عن أنّهم غامروا بالحرب في بلاد لا يعرفون عنها شيئا جعلهم يقضون حوالي ستّة أشهر في السير في اتجاهات مختلفة دون هدف فهلك أغلب الجند جوعا وعطشا فضلا عن هزائمه في المعارك ولم يكن أمام أيليوس سوى النجاة بمن تبقّى له من الجند والسير باتجاه نجران للتزوُّد بالمؤن وبعد أحد عشر يوما وصل بيرسابا وبعد 50 يوما وصل زكارا أو أغرة (Zakara ou Egra) على البحر الأحمر، وإذا كانت العودة قد كلّفته ستّين يوما فإنّ الذهاب كلّفه مسيرة ستّة شهور ممّا يعني أنّ العودة كانت فرارا حقيقيا، ومن ميناء أركا (Arka) أبحر بجيشه المنكسر باتجاه ميناء الانْطلاق ميوس هورموس يجرّ أذيال الخيبة[31] رغم الإمكانيات الكبيرة التي رصدت للحملة، ومع أنّ بعض النصوص تذكر باقتضاب أنّ حملة أخرى ذات طابع استكشافي أمر بها أغسطس للطواف حول الجزيرة العربية من عدن إلى الخليج الفارسي إلاّ أنّنا لا نملك معلومات عنها.

تمكّن البحار الإغريقي هيبالوس (Hippalus) الذي كان في خدمة الإمبراطور تيبريوس من الإبحار بنجاح نحو الهند وزال خطر القوّة اليمنية التي كانت تشكّل حاجزا يمنع الوصول إلى تلك البلاد وقد اكتسب هذا البحّار من رحلته تلك معلومات تطبيقية عن البحار الشرقية والمدن المرفاية المطلّة عليها من حضرموت إلى الهند[32] وعلم أنّ الهند شبه جزيرة كبيرة ممتدّة جنوبا، وأخذ المعلومات الكافية عن الرياح المنتظمة وأنّها تهبّ شمالية شرقية من نوفمبر إلى مارس وجنوبية غربية من مايو إلى أكتوبر (رياح موسمية) وفي إحدى رحلاته اجتاز باب المندب وتوقّف للراحة في عدن، ثمّ واصل سيره بموازاة حضرموت إلى رأس فرتك (Fartak) دون توقّف ومن هناك مال باتجاه المالابار[33] ومن هذه الرحلة تبيّن له أنّ تصوُّره عن المسالك والاتجاهات اصبح دقيقا لأنّه وجد نفسه على نفس الساحل وكانت عودته بنفس الطريقة مع رياح موسمية منتظمة شمالية شرقية، وبعدها أصبح الإبحار نحو الهند دون خطر.

لقد أعجب الكثير بهيبالوس، وزال خطر الحاجز اليمني، وأصبحت السفن الرومانية تذهب من مصر (السويس) في شهر يوليو إلى الهند وتعود منها في ديسمبر وتستغرق الرحلة ستين، كما تمّ التعرّف على سواحل سيلان (Ceylan) في عهد

الإمبراطور كلوديوس (Claudius)، ومنذ عهد فيسباسيان Vespasien (47م) أصبح البحر الأحمر وشمال المحيط الهندي معروفا جيّدا لدى البحارة المصريين العاملين في خدمة الإمبراطورية الرومانية. في عهد الإمبراطور هادريان (138م) وصل البحّارة المنطلقون من مصر إلى برمانيا وماليزيا وفي عهد ماركوس أوريليوس (180م) وصلوا بحر الصين وحسب مصادر صينية وصلت الصين سفارة رومانية أرسلها ماركوس أوريليوس لتحية الإمبراطور الصيني موان-تي (Muan-Ti) وفي عهد ديوكليتيانوس (284-305) (Diocletianus) استقبل الإمبراطور الصيني رعايا روماناً، ويمكن القول أنّ الملاحة الرومانية في البحار الشرقية بلغت أوجها في نهاية القرن الثالث، ويُعدّ ما أصاب روما من تراجُع خلال فترة الفوضى العسكرية وما أعقبها من انقسام، السبب الأكبر في ضعف الملاحة الرومانية في البحار الشرقية، التي ظهرت فيها قوى أخرى تقاسمت الخطوط الملاحية والمنافع الاقتصادية كالنبطيين واليمنيين والأكسوميين والفُرس، وبالمقابل انبرى الصينيون بدورهم غربا ووصلوا الخليج الفارسي، وإذا كان النشاط الملاحي قد عاد من جديد في عهد يوستينيانوس (527-565) وهيراكليوس (610-640) فإنه لم يصل المكانة التي تحقّقت للبحرية الرومانية في العهد الإمبراطوري الأول.

عاد الحاجز العربي إلى الظهور وأغلق البحر الأحمر تدريجيا في وجه البحرية المتوسّطية، وكان انقسام الإمبراطورية الرومانية في عهد تيودوس (Théodose) إلى شرقية وغربية سببا في تراجع البحرية الرومانية في البحار الشرقية، وعندما تمسّحت بيزنطة أصبح الشأن الديني هو المحرّك الأهمّ لكثير من سياساتها ولذلك سنرى محاولة عودتها إلى البحر الأحمر بالتحالف مع مسيحيي اليمن وإثيوبيا.

كانت المسيحية قد رسخت في اليمن، وقبل الفتح الإسلامي تعرّض المسيحيون هناك إلى نكبتين مؤثّرتين هما الاحتلال الفارسي (575) وجريمة نجران، ولذلك سنرى تدخُّل الأحباش، كما أنّ

الإمبراطور البيزنطي كونسطانس (Constance) ابن قسطنطين كان قد أرسل الأسقف ثيوفيل (Théophile) للتبشير وتوسيع نطاق المسيحية وبنيت كنائس في زافار (Zafar) وفي عدن وفي الخليج الفارسي وفي وقت لاحق أصبحت نجران مركزا دينيا مسيحيا هامّا بالمنطقة التي تمركز بها تلامذة ثيوفيل لأداء مهمّتهم الرسالية لكن ذو نواس المعتنق لليهودية اضطهد النصارى عموما ونصارى نجران على الخصوص وبأمر منه تمّ إحراق 20000 مسيحي، ومن الذين نجوا من المحرقة شخص تسمّيه المصادر الأوربية أبو طلبان (Abu Thalaban) أحد تلامذة تيوفيل، هذا الشخص فرّ إلى بيزنطة وأبلغ إمبراطورها أناستاس الأول (Anastase I.) خبر الكارثة التي حلّت بنصارى نجران طالبا منه النجدة، ولأنّ بيزنطة لم تكن لها الإمكانيات للتدخُّل المباشر فقد أرسلت سفارة إلى أكسوم (Axome) تطلب من ملك الأحباش حماية المسيحيين في اليمن، فاستجاب هذا الأخير لطلب الإمبراطور البيزنطي وجمع قوّة كبيرة في أدوليس (Adulis) وأسطول مجهّز جيّدا عليه حوالي 120000 مجنّد عبر باب المندب وأرسى في عدن (525) تحت قيادة أرطاة ثمّ أبرهة، ودخل الجيش الحبشي اليمن وسيطر على العاصمة زافار وواصل طريقه شمالا وحرّر نجران من ظلم اليهود، ولكن أبرهة لم يكتف بذلك فواصل زحفه نحو مكّة لاحتلالها أيضا مما يدلّ على أنّ الحملة الأثيوبية لم يكن سببها الشأن الديني فقط، وتتحدّث المصادر عن معركة حول مكّة دامت 12 يوما وهي معركة الفيل أي الفيل الذي كان يمتطيه أبرهة[34]، ولكن الأحباش انهزموا في مكّة وفرّ الناجون منهم بعد أن تكبّدوا خسائر ثقيلة.

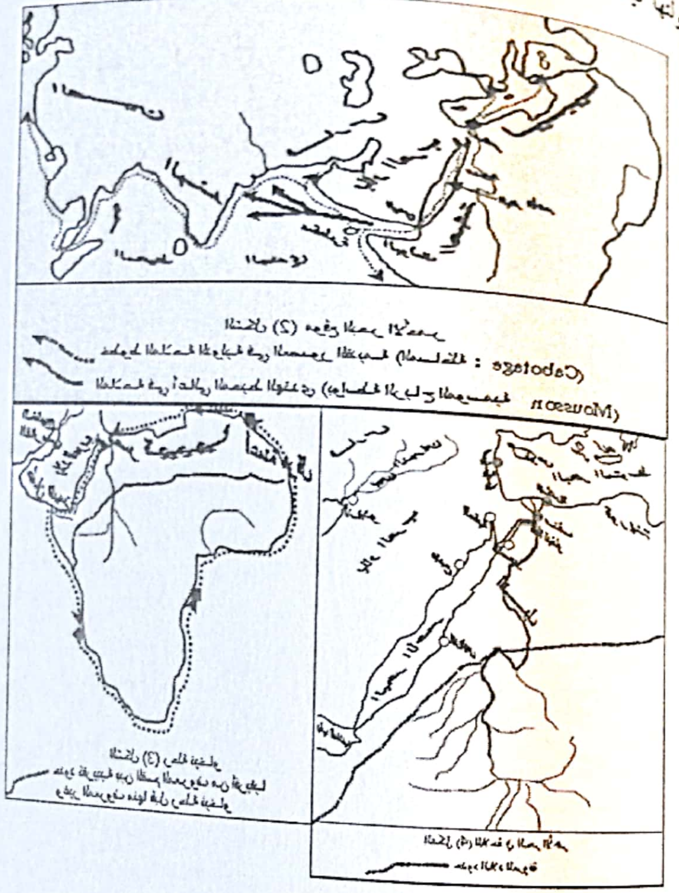
أصبحت اليمن تحت حكم الأحباش الذين أصبحوا يتحكّمون في مضيق باب المندب إلى أن غزاها الفُرس واستمرّ الوضع كذلك إلى الفتح العربي (675) وسيصبح البحر الأحمر منذئذ بحرا

إسلاميا، وكانت مملكة أكسوم قد حاولت طويلا الاحتفاظ بالتفوّق البحري في القسم الجنوبي من البحر الأحمر وقد قام أسطولها في سنة 702 بحملة نحو الموانئ التي أصبحت إسلامية مثل جدّة التي نهبتها الحملة الحبشية، فكان ردّ الخليفة هو إرسال أسطول تمكّن من السيطرة على إريتريا وإغلاق الموانئ الأكسومية في وجه الأحباش بعد نهبها كما أقام محطّات ثابتة في جزر داهاباك (Dahabak) في عرض البحر قبالة مصوّع من سواكين (Suakin) إلى أصاب (Assab).

كان البحر الأحمر جسرا حقيقيا بين الشرق والغرب وعبره كانت تمرّ بضائع الشرق نحو الغرب وكذا الأشخاص والأفكار، ولذلك كان محلّ اهتمام الدول الكبرى عبر التاريخ، وكانت الدولة التي تسيطر على مصر هي التي تسيطر على البحر الأحمر ولذلك انتقلت السيطرة عليه تباعا من الفراعنة إلى البطالمة فالرومان ثمّ الرومان الشرقيين (البيزنطيون) إلى ظهور الإسلام وقيام الدولة الإسلامية (القرن السابع الميلادي) .

حوالي نهاية القرن التاسع الميلادي قام الأكسوميون بالردّ على الحملة العربية واسترجعوا الأقاليم الساحلية وخاصّة ميناء مصوّع وأرخبيل داهالاك وطريق القوافل من هرار إلى بربرة وأعادوا بناء بحريتهم من جديد ولكن هذا الوضع لن يدوم طويلا فقد ظهرت قوّة إسلامية كبرى بالانطلاق من موانئ اليمن (نهاية القرن العاشر) واسترجعت أرخبيل داهاك وميناء مصوّع وزيلع، ومنذئذ اضطرّت المملكة الأكسومية إلى التخلّي عن إريتريا وانكفأت على نفسها في المناطق الداخلية الجبلية فترة طويلة دامت إلى ظهور البحرية البرتغالية في المنطقة (1510) ومنذ القرن 11 إلى الهجمة البرتغالية ظلّ البحر الأحمر بحيرة إسلامية ولم تجرؤ أيّة سفينة أجنبية على الإبحار فيه وكان على السفينة الأجنبية القادمة من الهند أن تتوقّف في بريم (Perim) على مضيق باب المندب [55] فيقودها ربابنة إلى ميناء مخا وبعد إفراغ

شحنتها هناك تعود من حيث أتت، أمّا حمولتها فيشتريها تجّار يمنيون يسوّقونها بدورهم إلى الموانئ المصرية ومنها تنتقل السلعة إلى البلدان المتوسّطة وأوروبا



هوامش وتعاليق

1- كان القسم الشمالي من المحيط الهندي معروفا لدى البحّارة والأساطيل البحرية بخلجانه الثلاثة:

أ- الخليج العربي (Sinus arabicus)، وهو البحر الأحمر حاليا.

ب- الخليج الفارسي (Sinus persicus) وهو الخليج العربي حاليا.

ج- الخليج الغانجي (Sinus gangeticus)' وقد أسماه الرومان(Mare rubrum). أمّا المناطق الجنوبية والوسطى من المحيط الهندي فلم تكن معروفة أو أنّ المعلومات عنها كانت قليلة ولذلك أطلق عليه الرومان اسم البحر الأخضر (Mare prosodum) أو بحر الظلمات (Mare Obscurum). أنظر:

- Yves Janvier: (LA mer Rouge lien entre deux mondes dans l'Antiquité), Cahiers d'Histoire, 1976, n°3

للمزيد يمكن الرجوع إلى المراجع الهامّة التالية:

2- G. Bénédicte:, Fondation Eugène Piot, Mon. et Mem. XXLL. 1916.

- R. Hall,: Cambridge Ancient History, tome I.

- S. Smith, Early History of Assyria.

3- Strabon XVII- Agatharchide X -Diodore III -Pythagore: Athénae.

4- أنظر: Sir Arthur Evans, The Palace o - Minos, volume I.

5- أشار بلين إلى المملكة المعينية وأنّ عددا من العائلات الكريتية تحصّلت منها على امتياز جمع ونقل وتجارة البخور. أنظر:

Pline, His. Nat. XII, 41-43

6- أنظر: M Cary et E.H.Warmington Les Explorateurs de l'antiquité, Paris sans date, pp. 20-25.

7- المقصود بالنزعة الأوروبية هو نزعة المركزية الأوروبية (Eurocentrisme) التي يريد مريدوها التأكيد على أنّ أوربا هي الفاعلة في التاريخ الإنساني ...

8- 4في ميناء البوس بورتوس (الميناء الأبيض Albus Portus(أو لوكوس ليمن (Loucos Limen) وتوجد أنقاضه شمالي القصير.

9- في الواقع كان عرب شبه الجزيرة في عمان واليمن خاصّة هم روّاد الإبحار في المحيط الهندي في قسمه الغربي، أنظر:

. Auguste Toussaint, Histoire de l'océan Indien, PUF, Paris, 1960, p.5

10-Casson (Lionel),Les Marins de l'Antiquité, éditions Hachette Paris sans date.p.20-29.

11- تعود أول حملة مصرية على بلاد البونت (Pount) إلى عهد الأسرة الثالثة.

12- وهو ما خلّده نقش دير البحري الذي سجّل مباركة الإله أمون لذلك العمل.

13- ثالنت يعني وزنة من الذهب أو من المعادن النفيسة وهو يساوي 120 جنيه، أنظر:

- Quicherat (L.), Dictionnaire Latin-Français, édition Hachette, paris sans date, p. 1369.

14- الاسم الفرعوني هو Panchéa-Aa-Pankaa حسب قصة غريق من الأسرة الثالثة عشر بعد نجاته.

15- Hérodote II–.

16- هو مؤسّس الأسرة XXVI أعاد بناء القوّة العسكرية المصرية، أنظر:

- Larousse Encyc. Paris 1977, P. 1128

17- استعان نيخاو ببحّارة كورنثيين صنعوا له سفنا ثلاثية، أنظر:

- Pirenne (J.), **La Grèce** et Saba, Mémoire présenté par divers savants à l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres, TXV, Paris, 1955, p.91-95.

18- Casson (Lionel), op. cit., pp.160-161

19- Hérodote IV–

20- أنشأ عدد من كبار الباحثين في المصريات (Egyptologues) جمعية البونت، وكان في عدادهم بورغوان (Bourgoin) والأميرال لابروس (Labrousse) وجيل أرتانيان (Gil Artagnan) وقد قام هؤلاء ببناء مركب فرعوني أطلقوا عليه اسم «البونت» انطلقوا به من الإسكندرية سنة 1988 وداروا حول أفريقيا خلال سنتين ونصف مثل الفينيقيين وبه أقاموا الدليل على أنّ رحلة نيخاو حقيقية أو ممكنة الحدوث كما جاء في هيرودوت.

21- Hérodote II et IV - Diodore I.-

22- Auguste Toussaint, op. cit. p.34

23- Pline VII, XXXVI.-

24- Diodore III. -

25- Strabon II- XVI-

26- RAHMOUNE EL HOUCINE, Les périples de Poseidonius et d'Eudoxe de Cyzique et les contraintes de la navigation en Occident, Africa romana, 14, 2000, p.105-122.

27- Strabon II- XV- XVII. -

28- Pline VI Strabon XVI.;

29- هي المنطقة المحيطة بخليج العقبة، وتمتدّ جنوبا على طول الساحل الغربي لبلاد العرب.

30- هي الحورة الحالية على الشاطئ الغربي لبلاد العرب على خطّ عرض 25.7

31- راس أبو شهر على الشاطئ الشرقي لمصر شمالي القصير.

32- M. Cary et H. W. Warmington, op. cit. , pp. 91-93.

33- Pline VI-

34- سمّي العام الذي وقعت فيه المعركة بعام الفيل كما هو معروف.

35 - جزيرة في مدخل مضيق باب المندب.